学术专论

朝鲜西海域清朝海难船情况初探（1684－1881）

屈广燕

［摘要］康熙解除海禁后，清船海难事故随着海上贸易的发展而频繁发生，朝鲜对漂到境内的清船积极予以救助并留下了数量众多的官方记录，成为研究清船活动的一个切入点，也为理解清、朝关系提供了新视角。本文认为，在宗藩体制下，朝鲜救助清船反映出清朝海疆管理的延续和扩展。清朝的出海政策、律令咨文、奖惩措施等都影响着朝鲜救助活动的具体实施；朝鲜亦通过诸多救助细节来表达其事大唯谨的政治态度，以巩固与清朝的关系，从而将救助清船作为经营朝贡关系的一项政治举措。

［关键词］康熙开海　海难船　铁物风波　朝贡关系

［中图分类号］K249　［文献标识码］A　［文章编号］1002－8587（2018）－02－0114－10

一、朝鲜西海域的清朝海难船概况

康熙平定台湾后逐步解除海禁，海上贸易随即恢复起来。清朝与朝鲜之间虽不开展海上往来，但鉴于隔海相望的距离，康熙开海对朝鲜的影响是十分显著的，“福建浙江之船由海门而来泊济州者相属也”，[①]而到“泊”的清船多是遭遇风浪所致。早在康熙二十年（1681）朝鲜就已有清船漂到的记载：“杭州人赵士相等破船，分漂于罗州及灵光，而淹死六名，现存二十六人。”[②]康熙二十一年朝鲜又发现众多清船到来，由于边将瞒报，当时没能记录下这些船只的具体

［收稿日期］2017－04－12
［作者简介］屈广燕（1979－），女，宁波大学人文与传媒学院讲师，宁波 315211；quguangyan@ nbu. edu. cn
［基金项目］本文为浙江省高校重大人文社科攻关计划项目（海患·海难·海商：朝鲜文献中明清浙江涉海活动的整理与研究，项目编号：2014QN013）阶段成果。

① 黄景源：《江汉集》卷 10《李侯阁记》，《韩国文集丛刊》（影印标点本）第 224 册，景仁文化社，1990 年，第 204 页。

② 金庆门等编：《通文馆志》卷 9《纪年》“肃宗大王七年辛酉”，早稻田大学图书馆藏乐浪书斋本，第 39 页；《朝鲜肃宗实录》卷 12，七年八月丁亥条。这批人缘何出海不得而知，被送回国后似乎没有受到惩罚，据韩国国史编纂委员会编《备边司誊录》（景仁文化社，1982 年）第 41 册，肃宗十三年五月十五日条载，康熙二十六年（1687）朝鲜曾向漂到的苏州船询问过这批人的情况，答曰：“高子英本以苏州常熟县口生之人，壬戌（1682）四月间自北京转向厥居，仍移家苏州城内云，而相距百余里，故不见其人，只闻传播之言矣……高子英同时还家者数十余人中，赵恩相、许二、许三、岑有生、郑公违五人，则还家后相见，而亦闻其言，每于朔望，焚香祝手，永思本国鸿恩云”。因此这批人可能属于合法出海。

情况。①

朝鲜根据西海域过往船只增多的现象推测清朝海禁可能有所放松，并于康熙二十三年向漂至境内的山东渔民求证："曾闻南方有海贼，清国极禁海边渔采之事云，近来自何间禁令始缓耶？山东地方则距南方绝远本无此禁耶？七八年前则绝无漂海之人矣，近闻海边往往望见海外之船，抑果海禁稍缓耶？"渔民回答称："康熙十八年以前则海禁甚严，商贾船、海采船不得往来。十八年之后皇旨一下，除其禁令，故今则寻常往来矣。"② 送还这几名漂人的朝鲜使臣带回了清朝的正式通知，"礼部题：'奉旨，海禁已开，漂人发回等应行奖赏。'再题：'准赏银宴，嗣后为例。'"③ 由于漂到的清船众多，朝鲜官方留下了数量颇为可观的处理记录。④ 笔者根据《备边司誊录》《同文汇考》《朝鲜王朝实录》等资料收录的漂人"问情别单"、对清公文等，整理出 215 条相对完整的清朝海难船信息，简要情况如下：

表 1　朝鲜救助清船情况统计表（1684－1881）

类别＼朝代		康熙	雍正	乾隆	嘉庆	道光	咸丰	同治	光绪	合计
漂船类型	海外贸易	6	1	3	—	1	—	1	—	12
	渔采货运	5	1	10	9	3	1	2	2	33
	沿海贸易	10	5	41	41	22	17	12	5	153
	不详及其他⑤	3	—	7	1	3	—	—	3	17
漂船省籍⑥	盛京	—	—	7	5	9	1	3	4	29
	天津	1	—	2	—	—	—	—	—	3
	山东	11	1	15	8	9	7	8	5	64
	江苏	4	4	17	31	5	10	4	—	75
	浙江	2	2	5	—	2	—	—	—	11
	福建	6	—	13	7	4	—	—	—	30
	广东	—	—	2	—	—	—	—	1	3
合计		24	7	61	51	29	18	15	10	215

从海难船类型来看，贸易船只占绝对数量；从贸易范围来看，从事沿海贸易的商船是主体，海外贸易船仅查录到前往日本船只 10 条、前往安南船只 1 条、前往琉球船只 1 条。一般来说，前往日本和东南亚贸易的清船主要由南方港口出发，海难漂流至朝鲜半岛的概率是比较低的。从海难船的时间分布来看，其数量变化与清朝海疆政策息息相关。康熙以降，除少数年份外，清政府一直允许本国商民赴日贸易，国内沿海贸易则从来没有被禁止过，⑦ 所以海难船数量整体是随着清朝海上贸易的发展呈现增长趋势的。不过因 1715 年日本出台"海舶互市新例"，缩减对清贸易规模，导致偶尔漂到朝鲜的赴日商船进一步减少。乾隆以后，在清朝海上贸易体系已相对成熟的基础上，政府大力开发东北，允许东北地区输出粮食、豆类，极大地扩展了沿海船只的活动

① 《备边司誊录》第 36 册，肃宗八年五月九日载："今观黄海兵使状启，不觉骇然，佥使所干何事！而许多荒唐船之来泊于本镇椒岛，至过旬望，而非但掩置不报而已，敢以孟浪等语终始隐讳之状，诚极痛恶，佥使张后良，拿问定罪。"

② 《备边司誊录》第 38 册，肃宗十年二月三十日。

③ 《通文馆志》卷 9《纪年》"肃宗大王十年甲子"，第 40 页。

④ 学界对这些资料进行了初步整理，如松浦章的《李朝漂着中国帆船の问情别单について》（《关西大学东西学术研究所纪要》第 17、18 辑，1984、1985 年）；汤熙勇、刘序枫、松浦章主编的《近世环中国海的海难资料集成：以中国、日本、朝鲜、琉球为中心》（台北"中央研究院"中山人文社会科学研究所，1999 年）。

⑤ "其他"指客运为目的船只。

⑥ 朝鲜文献的记载并没有逐一注明船只出海处，加上船只四处行卖，船员组成也是来自多个地方，所以很难严格区分船只的省籍，本文所指船只省籍主要按船主省籍统计。

⑦ 王日根：《清前期海洋政策调整与江南市镇发展》，《江西社会科学》2011 年第 12 期。

范围和商业机会，尤其是北上的南方海船数量迅速增加，客观上也使乾嘉时期成为海难事故高发阶段。而道光以后，因清朝海防日渐废弛，各类非法船只活动猖獗，加上近代航运业的崛起，传统帆船业逐渐衰落，海难漂流至朝鲜的清船也就相应减少了。

二、朝鲜救助清船的基本流程

对海难船施以救援是朝鲜地方水营的职责所在，“上国人漂泊我国界，地方官为先馆接，驰报于该营（指地方水营）［施救］”,① 之后由备边司对漂人进行问讯，问讯范围十分广泛，“凡所可以问、可以知之事，不一而足”,② 包括漂人姓名、籍贯、船只属性、有无官方票文、航行目的、所载货物、漂人所在地方政府官员配置、社会状况以及朝鲜所关心与不解的各种问题，既有宏观方面，如清朝政策、重大事件等，也有细微的，如个别字的写法、作物的品种等。

问讯结束后按照漂民意愿分陆路、水路遣返。若漂人选择水路离开，朝鲜将协助修缮船只并提供候风期间的住所和膳食。③ 若漂人选择陆路回国，朝鲜则根据漂到地区分别解送至义州或京城，“两西（指平安道、黄海道）漂到人，自其地直解义州；三南（指忠清道、全罗道、庆尚道）则领到于京城”，之后备边司进行二次问讯，确认无误后再根据漂人原籍分送北京或凤凰城，“山海关以内人则传咨北京，以外人则传咨凤凰城”。④ 无论漂人以何渠道离开，朝鲜都会将相关咨文递送清朝。咨文由四部分构成。首先说明发现船只的时间、地点，主持救援官员的职务、姓名，译官姓名等；之后简述问讯笔录，包括海难船公文的查验情况、船只出海地、出海事由、目的地、海难经过等；第三部分为处理情况，包括漂人离开时间、遣返途径、随船物品去向，如有病、逝者需另外说明；最后将漂人姓名、籍贯、居住地、携带物品等附于正文之后。

在朝鲜救助清船过程中最重要的环节是对船只合法性的判断，这涉及后续处理的不同程序。自康熙开海后，朝鲜西海域始终呈现出“海难船”和“荒唐船”交织的现象。朝鲜文献中的“荒唐船”泛指来历不明的中国船只，明清时期内涵不同。明代“荒唐船”的活动高峰出现在朝鲜中宗三十五年（1540）以后，恰与嘉靖大倭寇的时段相吻合，所以此际的“荒唐船”主要是违反明朝禁令前往日本进行走私贸易的商船。⑤ 明清易代，“荒唐船”一度消失，待清朝解除海禁后又重新出现，主体变为来自山东登莱地区的渔船。⑥ 这些船不仅渔采，还私下与朝鲜沿海居民进行交易，“唐船之采参者漂泊我境，近颇频数，故滨海愚氓与之惯熟，或相卖买，遂使边禁渐弛”,⑦ 有时朝鲜沿海的官兵也参与其中，“我国沿海各镇，若见倭船及唐船过去者则必依例问情逐送。而近来奸伪百出，诿以问情逐送而引至洋中或岛屿无人处，不无卖买禁物之虑”。⑧ 康熙三十九年（1700）朝鲜上表详细描述了“荒唐船”的危害，称：“若任其往来而不为之防，则势将与小邦之民渐相惯狎，一则有挟带货物惹起事端之虑，一则有争狠细故互相伤害之患，此外

---

① 《通文馆志》卷 3《事大》“押解漂口”，第 58 页。

② 《备边司誊录》第 162 册，正祖五年二月十五日。备边司最初仅是朝鲜商议边务事宜的机构，明宗十年（1555）才发展为独立部门，“掌总领中外军国机务”，壬辰倭乱之后，为了防御海上倭寇，备边司的职能得到强化，成为国家的最高权力中枢机构之一，高宗二年（1865）才最终被撤销。

③ 有些漂人因船只破碎，本应陆路回国，但也可以选择搭乘其他漂到的清船离开。

④ 《通文馆志》卷 3《事大》“押解漂口”，第 58 页。

⑤ 参见日本学者高桥公明《16 世纪中期の荒唐船と朝鲜の对应》，收录于田中健夫编：《前近代の日本と东アジア》，吉川弘文馆，1995 年。

⑥ 参见韩国学者徐仁范的《清康熙帝的开海政策与朝鲜西海海域的荒唐船现象》一文，见《梨花史学研究》50，2015 年。

⑦ 《朝鲜英祖实录》卷 56，十八年十月庚寅。

⑧ 《朝鲜英祖实录》卷 80，二十九年七月戊寅。

可忧之端亦非一二”，希望清政府“明立科条，着令禁断”。① 清朝要求沿海地方严查“以海上贸易渔采为名，往外国贩卖违禁货物、肆行侵挠者”，并向朝鲜强调将“从重治罪”的原则，“嗣后如有渔采并贸易人等至朝鲜国侵扰地方者，查验船票、人数、姓名、籍贯，开明根脚，转行地方官，从重治罪”。②

“荒唐船”可能是非法出海，也可能是具备合法出海手续但私自前往朝鲜沿海活动。对于前者，清政府可以通过加强出海管理有所控制，如康熙五十六年清朝规定：“如有［往］朝鲜国地界渔采及私行越江者，立即缉拿，严行治罪；如仍违禁私越地界被朝鲜获送者，将该地方官及水师营官一并查议。”③《大清律例》中也有“凡沿海船只在朝鲜国境界渔采及私行越江者，被朝鲜国人捕送，严行治罪，将该地方官员交部查议”等条文。④ 但对于后者，清朝还是难以有效监管，所以朝鲜对漂到清船的公文勘验就成为协助清朝约束船只非法活动的一种途径。如康熙四十年，朝鲜救助了几条来自金州、登州的海难船，这些船都有出海公文，“知其为上国沿海渔采人，着令各道该官将各人等安顿接济，人病者救疗之，船败者修葺之，给与资粮，随即发回”，但朝鲜发现船上还载有二十三名票文之外人员，“此辈凭借官票挟带剩人，搀越禁限，略无畏忌，若非大朝申严法令，更加禁戢，则窃恐小邦边氓之害无时止息”。⑤ 清政府彻查后确认存在非法行为，遂对关联人进行了严肃处理，船人按责任轻重分别施以笞杖之刑，沿海官员亦被罚六个月俸禄。⑥ 若朝鲜确认漂到清船为非法出海时也会对漂人先实施救助，然后作为“犯越人”而非“漂流人”经陆路押送清朝。若无法确认则按漂流人处理，再将问讯情况和推测情状上报，由清廷核查论断。

三、朝鲜对清船货物的收购

清朝海难船多为贸易商船，所以打捞和处理余存货物也属于朝鲜救援范围。最初朝鲜是将货物全部运抵北京，后来由于海难船不断增加，货物数量庞大，清廷考虑到押运有累驿站，同时出于减轻漂人损失的初衷，从康熙二十八年（1689）开始，清朝允许海难船货物在朝鲜就地买卖，“［此后］凡有内地一应船只至朝鲜者，停其解京，除原禁货物不准发卖外，其余货物听从发卖，令其回籍，仍将姓名籍贯人数货物查明，俟贡使进京之便汇开报部存案。如船只遭风破坏难以回籍，该国王将人口照常解送至京”。⑦ 也就是说，清朝允许漂到朝鲜的商船无论船体损坏与否，都可以将除禁物之外的货物在朝鲜交易。

最初朝鲜收购清船货物可能是有选择性的，但随着漂到的船只不断增多，朝鲜的收购政策亦全面放开，“在前漂人所持物货难于输运，自请买卖，故令该曹从优折价许卖……［若］［今］防塞不许，亦非优恤之道，其中自愿可卖者，分付该曹，依前例折价许买”。⑧ 这样，海难船交易就成为两国政府都允许的合法行为。在笔者检出的 215 条海难船中，船只和货物荡然无存以及

---

① 郑昌顺等编：《同文汇考》原编卷 70《漂民》“报安兴漂人发回兼请申饬犯越咨”，珪庭出版社，1978 年，第 16、17 页。

② 《同文汇考》原编卷 70《漂民》“礼部回咨（辛巳）”，第 19 页。

③ 《同文汇考》原编卷 70《漂民》“礼部回咨”，第 43 页。

④ 《大清律例》卷 20《兵律・关津》“私出外境及违禁下海”，故宫博物院编：《故宫珍本丛刊》第 331、332 册，海南出版社，2000 年，第 8 页。

⑤ 《同文汇考》原编卷 60《漂民》“查报金州李桂等越境渔采申请禁断咨”，第 9 页。

⑥ 《同文汇考》原编卷 60《漂民》“谢查治各犯咨”，第 30、31 页。

⑦ 《同文汇考》原编卷 70《漂民五・上国人》“解送领来漂口人及船货变卖给价咨”“礼部知会船完停解船破解京咨”，第 4、8 页。

⑧ 《备边司誊录》第 66 册，肃宗三十九年十一月十九日。

处理情况不明者有57条，船只修复后载货离开者有92条，发生交易活动者有66条，这66条船中记载较详细的有下表中的26条。

表2　朝鲜收购清海难船货物情况（数据来源于《备边司誊录》《同文汇考》《朝鲜实录》）

序号	时间	出发省份	出海目的	海难阶段	出售物品	折付钱物
1	1689	浙江	前往安南贸易	回程	船只残骸	银一千两
2	1756	福建	前往山东买油、豆、粉条、豆饼、紫草	回程	樯木、粘白米	木十四匹①
3	1760	福建	前往山东买卖	回程	小船一只、强竹一枝、铁钉等	八升木五匹
4	1762	盛京	前往山东捕鱼	去程		木匹
5	1777	江苏	前往天津买枣子、鲤鱼	回程	枣子	棉布六十五匹
6	1777	天津	前往广东卖棉花、枣子等	去程	棉花	棉布八十匹
7	1791	山东	前往金州买谷物等	回程	船只、谷物	银六百四十七两
8	1801	江苏	前往山东	去程	烧船铁物二十一斤	纸十七束
9	1806	江苏	前往山东买红枣	回程	红枣、铁物	银四百六十两
10	1808	江苏	前往金州买黄豆、海参、秫米	回程	海参、铁物	以纸折给
11	1808	山东	前往奉天买茧、高粱、包米	回程	山茧、包米	银三百三十三两五分
12	1809	江苏	载篁竹前往山东	去程	铁物四千三百余斤	银八十六两二分
13	1810	山东	前往皮子窝买帽子、布匹、棉花等	去程	铁物	银一两七钱七分
14	1813	福建	前往天津买枣、葡萄酸干、白米、白烧酒、小鱼干等物	回程	干货、米、鱼干	折银
15	1825	福建	前往盖平县买豆、粉条、牛筋、干鱼脯、烧酒等	回程		折银
16	1842	江苏	前往牛庄买豆	去程		银五十九两六钱九分
17	1842	江苏	前往牛庄买豆	去程		银二十五两三钱八分
18	1843	盛京	前往山东探亲	回程		银三两五钱二分
19	1844	山东	前往宁海县买包米	回程		银二十七两七钱二分
20	1852	山东	前往关东贸鱼	行卖各处		银四两
21	1855	江苏	前往天津交卸漕粮后到山东装乌枣	回程		银一百五十七两
22	1859	山东	前往奉天洋河口卖青豆	去程		银一两六钱三分
23	1860	山东	先往上海卖咸鱼，后在营船港装棉花、桐油	回程		银一千四百五十两九钱三分
24	1875	山东	前往大孤山买包米、粳米	回程		银五十四两三分
25	1880	盛京	省内买卖芦草	行卖各处		银二两三钱八分
26	1881	盛京	前往山东交运松木	回程		银四两七钱八分五厘

上表可见，清朝海难船所载货物多为辽东、山东出产的谷物、棉花、豆类、枣等，这些北方物产在朝鲜亦属常见，所以朝鲜官方的收购价格比较低。如1806年朝鲜收购清船红枣时称，“红枣……于我国虽是不紧之物，自朝家为虑你们之难运空弃，不得已折银以给，而每石三钱，或不至大段落本耶”，而漂人进货价为“每担价银十五两”。② 暂不论红枣品质及受损情况，仅因非需求性就足以降低其价格。即使是南方物产，若非朝鲜需求之物，价格也不高。如1762年朝鲜收购江南船茶叶，漂人称：“所弃茶叶贵国不吃之物，贵国亦以无用之物，为怜俺等，给其价本，则俺等心下其能安乎！”朝鲜则认为“虽云难运［弃之］无惜，其在矜恤之道，不可无略给价本以慰你等”。③ 可见，朝鲜进行收购时，基本的价格机制已经失效，更多的是出于“矜恤之

① “木”是朝鲜征税计量单位之一，可与布、钱折算，折算标准因地而异，如木一匹在湖西山郡等于米八斗，在岭南山郡等于米七斗。

② 《备边司誊录》第197册，纯祖六年四月二十八日。

③ 《备边司誊录》第142册，英祖三十八年十一月十一日。

道”。

对于冒险出海多为求利的漂人来说，在货物无价格优势的情况下，若船只尚能渡海，将货物运达目的地是最好的选择。若候风期较长，货物又不易久存，也会就地卖掉以减少损失，如1722 年一条通州宝坻渔船自辽东贸谷返程时漂到朝鲜，直待来年解冰方才离开，期间就将谷物全部变卖。陆路回国者则常常为了减少运输折耗而将货物变卖，但也有例外，如 1704 年一艘从厦门前往日本贸易的商船漂到朝鲜，陆路回还的漂人将苏木、藉藤这两种不易运输之物变卖，其他货物则运回，多达“四百余驮”。① 至于船只买卖的案例更为稀少，若非经历极其凶险的状况，漂人还是愿意修复船只后经水路离开，毕竟船是他们赖以生存的工具。

海难船在朝鲜开展的每笔交易都需要呈报清朝，当清廷认为交易存在问题时是可以取消的，例如嘉庆朝的铁物买卖。

四、铁物交易的取缔

铁物是清朝明令禁止对外买卖的，《大清律例》规定：“［商渔船］造完日报官亲验给照，开明在船人年貌、籍贯并商船所带器械件数及船内备用铁钉等物数目，以便汛口察验。”“凡商民出洋将红黄铜器铜斤私贩各洋，货卖图利，为首者照奸民图利将废铁、铁货潜出海洋货卖例，一百斤以下者杖一百徒三年；一百斤以上发近边充军；为从及船户各减一等。货物、铜铁、船只入官，其关汛文武官弁失察故纵卖放者，分别议处治罪。”② 朝鲜收购的清朝海难船铁物与上述违禁铁物有所不同，多是船只无法修复就地烧毁后产生的烧船铁物，不属于私贩出海。朝鲜购买这些铁物也必然是得到清廷准许的，其具体开始时间尚待考证。然而到了嘉庆朝，海难船铁物问题却引发了清、朝之间信任危机，导致该项交易被禁止。

嘉庆十三年（1808）十一月，一艘由苏州前往山东的商船漂至朝鲜，船只无法修复，漂人陆路回国，朝鲜照例将交易情况上报，其中记有交易铁物四千三百余斤，清朝对此提出质疑，“所带铁物多至四千三百余斤，究竟是何物件？恐该民人等有违禁不法情事”，要求朝鲜将“船载铁器是何对象详细开单，并将铁物咨送前来，其从优给价若干亦应一并开报，以便奏闻核办”。出于对朝鲜购买大量铁物的不满，清朝还将朝鲜解送漂人的赏赐减半，“向例应赏给银两、在部筵宴一次。该国王咨报救护内地遭风民人而收买该民人所带铁物至四千三百余斤之多，殊属不合，本应将向例赏赉筵宴之处均行停止，姑念该国员役等赍咨远外，着加恩减半赏赉……计开赍咨官一员奉旨半减赏银十五两，小通事一名四两，从人二名各二两”。③ 朝鲜解释称上述铁物主要是烧船铁物，“漂破船只烧火之时，本船装饰及矴钉等种，粗重难运，从伊愿每斤以银二分折价，合银八十六两二分”。这与盛京审问漂人得到的回答基本一致，“所有船板上烧下铠铁钉及桅杆上铁箍，并有五百斤重的三号铁锚一个、二十八斤重的小脚锚一个，高丽们秤明斤重，共计四千三百斤十三两……按每斤作价二分，共给银八十六两零二分”。并且经核查，该船属合法出海，每年驶往各处贸易，船票一年一换，出口进口各处验帖印花皆可查验，无装载违禁货物，也无通盗济匪之事，由此消除了清朝的疑虑。朝鲜将尚未销熔的一千七百一十六斤铁物运至盛京，清廷退还银三十四两三钱二分，同时恢复了对朝鲜解送漂人的赏例。④

---

① 《同文汇考》原编卷 70《漂民五 · 上国人》“报追拯物件咨”“礼部知会拯出物件令该国处置咨”，第 25、27 页。

② 《大清律例》卷 20《兵律 · 关津》“私出外境及违禁下海”，第 2、3、13 页。

③ 《同文汇考》原编续《漂民四 · 上国人》“礼部知会赍咨官颁赏半减咨”，第 19 页。

④ 《同文汇考》原编续《漂民四 · 上国人》“报铁物查明入送咨”“礼部抄录铁物并非违禁具奏奉上谕咨 · 原奏”，第 20、21、23 页。

嘉庆十五年铁物风波再起。是年被送还的山东漂人称："高丽将破船烧毁……并将所剩山茧毛毡及船上烧下来的钉铁六十余斤一并解送到凤凰城里……惟所剩铁锚、铁锅、大小磁坛、小米、大棕锚绳、大青麻锚绳、小麻绳、水桶等物，均被高丽留下，并没交给小的，亦未送到凤凰城来。"① 朝鲜回复称上述物品"俱属杂冗，［漂人］不愿带去，故照例一一折银给价，已于去年节使之行具由计开咨报礼部"，共计银一两七钱七分。清廷要求朝鲜将上述物品运至盛京，退还了全部银两，此事告一段落。②

到了嘉庆二十五年，清、朝之间关于漂人的往复公文中明确记有："查向例，内地民人遭风漂到朝鲜国境内者，若将船只损坏，烧毁钉铁以及使物应令该难民携带，连人一同送至凤凰城。"③ 这表明在此之前清朝就已不允许朝鲜收买清船任何铁物，所以从嘉庆朝开始，我们在朝鲜送还漂人的咨文中可以看到运回铁物情况，如下表所示。

表 3　朝鲜输送的清朝海难船铁物情况（数据来源于《同文汇考》）

序号	时间	船籍	铁物量	序号	时间	船籍	铁物量
1	1809	江苏	一千七百十六斤	17	1843	山东	四十五斤及铁锅
2	1810	山东	不详	18	1844	山东	一百八十斤及铁锅
3	1819	福建	三百九十斤	19	1849	盛京	二百九十五斤
4	1820	江苏	二千五百零五斤	20	1850	山东	三百四十斤
5	1825	福建	三千六百二十二斤	21	1850	山东	五百斤
6	1826	浙江	七十五斤二两	22	1850	盛京	六十斤
7	1827	福建	二千二百七十九斤十五两	23	1850	盛京	八十四斤
8	1829	盛京	一百六十斤	24	1850	盛京	一百二十斤十一两四钱
9	1829	山东	七百四十九斤二两	25	1850	盛京	十二斤
10	1830	山东	一百十五斤	26	1852	山东	七十斤
11	1831	福建	二千五百十斤七两	27	1853	江苏	八百六十五斤
12	1835	盛京	四十二斤	28	1855	江苏	五千五百零六斤三两
13	1837	福建	共六千九百五十五斤	29	1857	山东	一百五十斤
		盛京		30	1857	江苏	一千一百三十斤五两
14	1840	山东	三百二十九斤六两	31	1859	山东	一千六十斤
15	1842	江苏	三百六十斤	32	1859	江苏	二百三十斤及铁锚
16	1842	江苏	一百三十斤	33	1860	山东	七百五十斤

由于史料漏载严重，④ 清朝海难船铁物实际产生量应远远多于表 3 的记载，据此推测康雍乾三朝的海难船铁物交易应十分可观。自康熙朝至嘉庆初年都没有被禁止的铁物交易却从嘉庆十三年开始因风波不断并最终被取缔，这当有特殊的时代原因。

众所周知，清朝社会发展至嘉庆朝已是危机四伏，其中就包括愈演愈烈的海盗之患。康雍乾三朝也有海盗出没，但嘉庆朝对海盗集团的定性与前代大为不同，如海盗蔡牵最初尚属"江洋行劫大盗"，到了嘉庆九年，蔡牵帮先是驶入台湾鹿耳门海口抢夺炮台，后在浮鹰洋击毙浙江水师温州镇总兵胡振声，由此被清廷视为继郑成功之后的"海洋首逆"。他们的"叛逆之罪"不在于海上抢劫，而在于控制台湾海峡，对抗水师官军，破坏清朝的海洋经济管理和海防体制，危及清王朝的长治久安。⑤ 为此嘉庆帝命李长庚统领闽浙水师专攻蔡牵。而铁物风波发生的嘉庆十三年正是李长庚刚刚战死、蔡牵出逃休整之际，此时突现出海船只拥有四千余斤铁物的情况，清廷不能不慎重对待，以防接济海盗，因此，这次清朝质疑铁物交易主要是出于海疆安全的现实考

① 《同文汇考》原编续《漂民五 · 上国人》"盛京将军知会铁物咨送咨"，第 2 页。

② 《同文汇考》原编续《漂民五 · 上国人》"回咨（辛未）""礼部知会铁物给价咨"，第 3、5 页。

③ 《同文汇考》原编续《漂民五 · 上国人》"盛京礼部知会漂人核办咨"，第 29 页。

④ 如嘉庆十五年至二十五年间有十条烧船记录，却只有一条铁物运回记录，其余九船铁物情况不详。

⑤ 杨国桢、张雅娟：《海盗与海洋社会权力———以 19 世纪初"大海盗"蔡牵为中心的考察》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2011 年第 4 期。

虑，并无专门针对朝鲜之意。事件查明后，清廷也承认朝鲜“只系声叙不明，办理尚无不合”。[①] 当嘉庆十七年朝鲜发生贼乱时，清朝亦积极派兵协助阻截，“朝鲜国臣服本朝最为恭顺，今该国有土贼啸聚，据城劫掠……宜难漠视……和宁虽饬令城守尉福宁密派官巡查防守，恐福宁一人督办不能得力，着派禄成前往凤城督率弁兵，于边门及沿江一带严密巡防。如有朝鲜国土贼潜行窜入，其面貌服色易于辨谙，立即擒拿，讯问大概情形，一面报明将军具奏，一面将贼匪解至边界，交该国押回自行办理”。[②] 可见铁物风波并没有严重影响两国关系。

五、结束语

对于遭逢不幸的漂流民，任何国家都有责无旁贷的救援之责，朝鲜对清船的救助与安置就体现着这种基本的道义精神，对海难船物品的官方购买实际上也是朝鲜以贸易方式表现的抚恤行为。朝鲜官方所留下的相关记录成了今天我们了解清船海上活动的切入点，这些海难船的记载侧面反映出清朝南北贸易的情况，与目前国内学界的已有研究基本印证。由于清、朝关系属于典型的宗藩关系，在研究海难船问题时不能忽略国家关系影响，这也为进一步理解清、朝宗藩关系提供了新视角。

清朝平定台湾之前，偶然漂到的具有“南明”背景的商船常常将朝鲜政府置于“两难”境地，虽然朝鲜对这类漂民报以同情却也不得不将他们送至北京。[③] 康熙开海意味着明朝最后的影响势力消失殆尽，朝鲜救助清船的活动也就迅速成为其表达事大唯谨政治态度的载体。对于朝鲜而言，其臣服清朝有其无可奈何，“朝天”和“燕行”字眼充分体现出朝鲜士人对于明清易代的心理定位，其国内也始终弥漫着“尊周思明”的思绪。[④] 但朝鲜统治层还需要借助与清朝的宗藩关系来稳固国家政权，并在此基础上开展陆路贸易、文化科技输入等活动，因此朝鲜在礼仪上和涉清事务上十分注重彰显事大之意，尤其是具有特殊政治意义的海难船事件。

康熙二十八年（1689），一艘宁波出海的福建商船自安南返航时搭载了二十三名漂到安南的朝鲜人，送还这些人时，船只在朝鲜海域遇难沉没。在朝鲜官方问讯时，清人答有“窃想朝鲜与大清共为一国，而伊人等漂至万里之外，将作异域之魂，心用愍然，整船载还”之语，朝鲜遂上表称“‘朝鲜与大清共为一国’之言则可见大朝同仁之化无远不届，惟当接济优厚，任其去向，以答幸勤之意。而第念伊人等虽异于败船漂到之比，私载漂民既到小邦，则在小邦事大无隐之道，不可徒感其护送我民之义而任自发回”，于是朝鲜将该船残骸折银一千两，又给予船员“赁船糊口各项费用共银一千八百两”，[⑤] 这一数额是目前所见朝鲜救助清船中折价的最高值。

此外，朝鲜对清船潜在的非法行为的积极呈报固然是出于本国海疆安全的考虑，却也有助于清朝掌握出海船只情况并完善其海船管理。朝鲜救助清船的具体措施是随着清朝的海疆政策、律令咨文的出台而变动，因此，朝鲜救助清船活动亦可视为清朝海疆政策的延续和扩展。

清朝统治者对朝鲜的“思明”心理非常了解，为此不断实施德化政策以期感化对方。在宗藩体制下，清、朝之间的海难救助费用由施救方承担而不需要被救方补偿。最初朝鲜通过谢表及

---

① 《清仁宗实录》卷 212，嘉庆十四年五月乙酉。

② 《清仁宗实录》卷 255，嘉庆十七年三月丙子。

③ 如 1667 年朝鲜发现九十五名“俱不剃头”的中国漂流民，经过争论后最终全部送至清朝，这些人均被清廷处以极刑。参见陈尚胜：《礼义观与现实冲突——李朝政府对清初漂流海商政策波动的研究》，北京大学韩国学研究中心编：《韩国学论文集》第四辑，社会科学文献出版社，1995 年，第 261、262 页。

④ 参见孙卫国：《大明旗号与小中华意识——朝鲜王朝尊周思明问题研究（1637—1800）》，商务印书馆，2007 年。

⑤ 《同文汇考》原编卷 70《漂民五·上国人》“解送领来漂口人及船货变卖给价咨”，第 4 页。

方物来表达清朝送还本国漂人的感谢之情，后来清廷只留“谢表”，停其进献。① 而清廷则一直对朝鲜送回清朝漂民施以奖赏，即“赍咨官一员赏银三十两，小通事一名八两，从人二名各四两”，以此体现宗主国对属国照顾之情，亦不乏对朝鲜效忠的鼓励。清廷对海难船的货物有绝对的处置权，有时也会将漂船的残存货物无偿赐予朝鲜。如 1706 年朝鲜打捞出两年前由厦门前往日本贸易沉船之物品，共计“苏木三万斤，象牙六桶，黑角八十四桶”，清朝认为“这黑角等物解送京师有累驿递，且属无用，苏木亦不必变价，令该国王酌量处置”。② 在“德化”的同时清朝并没有放松对朝鲜的防范，前文所论述的铁物风波即是最好的证明。如果说定期朝贡是清朝对朝鲜臣服态度的硬性掌控，那么海难船处理则成为清朝对朝鲜现实作为的软性考量，朝鲜的态度无疑是令清朝满意的。据此而言，海难船救助实际上成为了朝鲜与清朝经营宗藩关系的一种政治举措。③

值得我们深思的是，清朝与朝鲜长期保持着稳定的宗藩关系，又拥有良好的海路条件，却不发展海洋贸易，这主要是源于两国海洋政策的内敛和保守。清朝和朝鲜皆实施某种程度的海洋禁限政策，主观上都极力避免发生海上接触，但客观事实上，双方需要共同面对的海洋事务并没有因此减少。就海难船来说，清朝和朝鲜不仅需要处理两国之间的海难船，有时还需要处理第三国转送的漂海人，如漂到琉球、吕宋等国的朝鲜人常常被送至清朝，漂到朝鲜的琉球、吕宋人偶尔也转送清朝。在海洋交流兴起时期，清、朝之间便主要是以这种被动的方式进行着海上交往。

其实朝鲜的有识之士曾充分认识到海难船所折射的时代机遇，希望通商于富庶的江浙地区，“招募曾经漂人及大青、小青、黑岛之民以导水路，往招中国之海商……厚遇船主，以客礼待之，如高丽故事。如是，则不待自往而彼亦自来，我乃学其技艺，访其风俗，使国人广其耳目，知天下之为大……岂特交易之利而已哉”。④ 但这些建议未被朝鲜的统治层采纳。而在清朝看来，通过陆路朝贡、边市贸易已基本能够满足对朝鲜物产的需求，开展海上贸易意义不大，所以直到 1882 年，出于削弱日本在朝鲜的影响力、巩固宗主权的目的，清朝通过与朝鲜签订《中朝水陆通商章程》才正式开通双方的海上贸易。

References

Akira Matsuura. “On the WenGingBioDan Made up for the Chinese Merchant Vessels Cast Ashore on Korean Coast in the Yi Dynasty”. *Bulletin of the Institute of Oriental & Occidental Studies*, *Kansai University* (17) 1984, (18) 1985.

Chen Shangsheng. “Liyiguan yu xianshi chongtu—Lichao zhengfu dui qingchu piaoliu haishang zhengce bodong de yanjiu” (Morality Concept and Realistic Conflict—The Study on the Fluctuation of Choson’s Policy to Maritime Drift in Early Qing Dynasty). In Beijingdaxue hanguoxue yanjiu zhongxin ed., *Hanguoxue lunwenji* (Collected Papers of Study on Korea). Beijing: Shehui kexue wenxian chubanshe, 1995.

In-Beom Seo. “The Revocation of the Ban on Maritime Trade by Kangxi Emperor and the Appearance of Hwangdangseon in the Western Sea of Joseon in Qing Dynasty”. *Bulletin of the Ewha institute of history* (50) 2015.

Sun Weiguo. *Daming qihao yu xiao zhonghua yishi—Chaoxian wangchao zunzhousiming wenti yanjiu* (1637 – 1800) (The Name of Ming Dynasty and the Sense of Sojunghwa—The Study on Choson’s Revering the Zhou and Longing for the

---

① 《同文汇考》原编卷 66《漂民一·我国人》卷首记有：“自顺治后，出送漂人则例具方物陈谢，康熙庚辰永蠲，只令咨谢礼部，至雍正戊申，更只进谢表。”

② 《同文汇考》原编卷 70《漂民五·上国人》“报追拯物件咨”“礼部知会拯出物件令该国处置咨”，第 25、27 页。

③ 王天泉的《从〈漂海录〉看明代对朝鲜漂流民的海难救助——以济州为中心》也强调“明清时代的漂流民救助其实质仍然是‘朝贡制度’的延伸”（第三届海洋文化与社会发展研讨会论文集，上海，2012 年，第 113 页）。

④ 朴齐家：《贞蕤集（附北学议）》，《北学议外编》“通江南·浙江商舶议”，韩国国史编纂委员会编：《韩国史料丛书》第 12，1974 年，第 433 页。

Ming, 1637 –1800). Beijing: Shangwu yinshuguan, 2007.

Takahashi Kimiaki. "Shiliushiji zhongqi de huangtangchuan yu chaoxian de duice" (The Study on Choson's Countermeasures to Unknown Ship in the Middle of the Sixteenth Century). In Tanaka Takeo ed. *Zen-kindai no Nihon to Higashi Ajia* (Premodern Japan and East Asia). Tokyo: Yoshikawa Kobunkan, 1995.

Tang Shi-Yeoung ed. *Jinshi huanzhongguohai de hainan ziliao jicheng: yi zhongguo, riben, chaoxian, liuqiu wei zhongxin* (Data Collection for the Historical Shipwrecks in the Seas Around China: Focus on China, Japan, Korea and Ryukyu). Taipei: Zhongyangyanjiuyuan zhongshan renwen shehui kexue yanjiusuo, 1999.

Wang Rigen. "Qing qianqi haiyang zhengce tiaozheng yu jiangnan shizhen fazhan" (The Adjustment of Marine Policies and the Development of the Jiangnan Towns in the Early Qing Dynasty). *Jiangxi shehui kexue* (Jiangxi Social Sciences) (12) 2011.

Wang Tianquan. "Cong 'Piaohai Lu' kan mingdai dui chaoxian piaoliumin de hainan jiuzhu—yi jizhou wei zhongxin" (Ming Dynasty's Rescue Measures for Choson's Shipwrecked People—Focus on Cheju). *Disanjie haiyang wenhua yu shehui fazhan yantaohui lunwenji* (Collected Papers of The 3rd Conference of Marine Culture and Social Development), Shanghai, 2012.

Yang Guozhen, Zhang Yajuan. "Haidao yu haiyang shehui quanli: yi shijiushijichu 'da haidao' CaiQian wei zhongxin de kaocha" (Pirates and Maritime Rights: A Caser Study of the Early 19th Century Pirates Headed by Cai Qian). *Yunnan shifan daxue xuebao* (Journal of Yunnan Normal University [Philosophy and Social Sciences Edition]) (4) 2011.

An Analysis of the Choson Dynasty's Measure to Rescue Qing Dynasty's Boats Adrift at Sea

QU Guangyan (School of Liberal Arts and Communication, Ningbo University; quguangyan@nbu.edu.cn)

The Qing and the Choson dynasties did not carry out sea trade before 1882, but after Kangxi lifted the ban on maritime trade, many merchant ships drifted to the Korean Peninsula because of shipwreck. Choson officials actively rescued drifting boat and bought the remaining goods. These measures contributed to promoting relations with the Qing Dynasty. In this sense, Choson's rescue operations actually became a political measure to maintain tributary relationship.